

PESQUISAS EMPÍRICAS

Incidencia de los Trayectos y Ciclos de Vida Sobre la Construcción de Rol e Identidad Laboral

Carlos Díaz Canepa

Departamento de Psicología
FACSO
Universidad de Chile
Av. Ignacio Carrera Pinto 1045, Ñuñoa
Santiago de Chile
cardiaz@uchile.cl

Resumo Este artigo passa em revista alguns dos aspetos mais relacionados com a influência das trajetórias de vida e, particularmente, da socialização educacional na configuração identitária dos papéis profissionais. Assume-se a hipótese de que os tipos de estabelecimentos educativos terminais nos quais os sujeitos são socializados, influenciam a construção futura do papel profissional. Este estudo baseia-se em dados provenientes de uma investigação sobre a construção da identidade do papel dos condutores do Metro de Santiago do Chile. Verificam-se diferenças nos conteúdos identitários do papel, assim como nas representações e estruturas das trajetórias de vida em função do tipo de sistema educativo no qual os condutores finalizaram os seus estudos.

Palavras-chave trajetórias de vida, socialização educacional, identidade, papel profissional.

1. Introducción

El paso a través de las distintas etapas del ciclo vital y de un rol social a otro en el transcurso de la vida se van configurando particulares trayectorias en el transcurso de las cuales las personas vamos experimentando diversas situaciones y siendo objeto de variadas y sucesivas socializaciones y resocializaciones.

Dichas experiencias, socializaciones y resocializaciones, sus contenidos, su orden de sucesión, el momento de vida en que ocurren y los contextos influirían tanto la definición y configuración de las identidades que las personas vamos asumiendo a lo largo de nuestras existencias, como en la forma en que se viven y actúan los roles sociales que vamos adquiriendo. Esto es particularmente relevante en lo que refiere a la construcción y ejercicio de los roles laborales.

La literatura disponible permite reconocer que tanto factores asociados a la socialización primaria en la familia y el contexto sociocultural de origen, el contexto histórico, geográfico y generacional, así como el paso a través de instituciones educacionales, laborales y de participación social, incidirían cada una a su manera y de modo vinculante sobre la construcción, configuración y apropiación de los roles e identidades laborales actuales de las personas (Erikson, 1994; Bourdieu, 1979; Aschaffenburg & Mass 1997; Elder 1998; Cooksey & Rindfuss, 2001; Elder, Johnson & Crosnoe, 2006).

Siguiendo esta misma lógica, Dubar (2006) señala que del ejercicio de los roles socialmente prescritos se derivarían determinadas formas identitarias, las que se irían articulando entre ellas a lo largo de la vida de las personas. Así, producto del ejercicio de los roles sociales que se irían asumiendo a lo largo de la vida resultaría lo que denomina *socialización* de las actividades, mientras que la trayectoria de vida, es decir, la secuencia de roles y eventos vividos, definiría por su parte el sentido histórico de esta conformación identitaria, estableciendo lo que este autor llama *socialización* biográfica.

Enmarcados en esta perspectiva, en este artículo se revisarán someramente algunos de los aspectos más relevantes relacionados con las trayectorias de vida y los procesos vitales e identitarios a partir y en torno de los cuales se articulan y desarrollan los roles laborales. Se apunta a mostrar que si bien los roles laborales poseen una fuerte influencia identitaria - marcando tanto las referencias sociales a las que adscribimos, como la autopercepción que desarrollamos de nuestras características personales- en contraste, los procesos de socialización previos a la adquisición de un rol laboral particular, definirían variadas formas de vivir y actuar los roles laborales, generando matices identitarios entre personas que realizan un mismo rol en razón de sus distintas socializaciones anteriores al ingreso al rol.

Se presentarán algunos antecedentes derivados de una investigación realizada sobre construcción de identidad de rol en conductores de Metro de Santiago de Chile. Se pondrá énfasis en algunos aspectos estructurales de las trayectorias de vida y la influencia de las diferencias de dichas trayectorias sobre las distintas formas identitarias en conductores de tren de metro. En especial se considera la incidencia de la socialización educacional sobre dicha diferenciación.

2. Las Trayectorias de Vida: familia, educación y roles laborales

Cooksey y Rindfuss (2001), dan cuenta de la relación existente entre las trayectorias seguidas por los individuos en función de las trayectorias seguidas por sus padres, al igual que señalan la incidencia de las redes familiares e institucionales en la obtención del primer empleo y desarrollo posterior de la carrera profesional de las personas. Del mismo modo Aschaffenburg y Mass (1997), dan cuenta de la influencia del capital cultural de los padres sobre las trayectorias y logros escolares de los hijos, influencia que decaería con el tiempo y con los niveles de participación social que desarrollen ulteriormente los hijos.

Elder (1998), por su parte señala que el estudio de los trayectos de vida permite concluir que la vida de las personas se encontraría socialmente organizada con base a temporalidades biológicas e históricas. Este autor puntualiza que las fuerzas históricas darían forma a las trayectorias que seguirían la familia, la educación y el trabajo de las personas. Dichas trayectorias, en retorno influirían en los comportamientos y las particulares líneas de desarrollo personal. Desde este marco, ciertos individuos se encontrarían en medida de optar protagónicamente entre determinadas vías a seguir (agency), opción que ocurriría enmarcada por el contexto social, cultural e histórico en que se inscribieran, definiendo de este modo oportunidades y limitaciones para las siguientes fases de sus trayectos vitales.

Un concepto clave en la perspectiva planteada por Elder (1998), es el concepto de vínculo generacional. Este concepto hace énfasis en que los trayectos particulares de las distintas cohortes de individuos estarían sometidas a influencias sincrónicas de determinados eventos, estructuras sociales y culturales. Señala este autor, que los individuos en una sociedad se encontrarían relacionados entre ellos por la vía de redes sociales, conformadas tanto por los nexos entre individuos de una misma generación (a través del matrimonio o de la asistencia compartida a instituciones educacionales, por ejemplo), como por los nexos establecidos con generaciones anteriores y posteriores. Estas redes sociales y el contexto

socio-histórico en el que desarrollarían su existencia, contribuirían a forjar características generacionales particulares (expectativas y trayectos).

Los procesos de socialización y su incidencia en la construcción de roles sociales y de la identidad de los individuos ocurrirían entonces en contextos y procesos evolutivos que irían configurando particulares trayectorias en el tiempo, las que a su vez se encontrarían marcadas por fases distinguibles entre sí por efectos de los contenidos y demandas que estas significarían para los individuos (Erikson, 1994; Elder, 1998). El término de los estudios, la salida de la casa de los padres, el ingreso al mundo del trabajo y la constitución de una nueva familia, serían por ejemplo, fases significativas del trayecto de vida en cuanto a su incidencia sobre las fases ulteriores. Así, en el transcurso de sus trayectorias de vida, las personas irían paulatinamente acumulando ventajas y/o desventajas sociales por efectos del modo en que se van resolviendo dichas etapas. De este modo, las opciones realizadas, la ocasión y latencia de las transiciones realizadas por las personas, el momento histórico que cada generación debe enfrentar, la posición social que ocupen los distintos individuos en relación a los otros individuos de su generación, tendrían consecuencias en el largo plazo, incidiendo en los sucesivos contenidos y condiciones de realización de las diferentes fases de las respectivas trayectorias de vida (Elder, 1998).

Kerckhoff (2006), hace ver que las sociedades esperan encuadrar el desarrollo de los trayectos de vida de las personas por la vía de instituciones que operan con base a grupos de edad, como sería por ejemplo la escuela. Las modalidades efectivas del tránsito desde la escuela al trabajo determinarían de modo significativo la secuencia de eventos vitales tales como el matrimonio o la paternidad.

Heinz (2006), por su parte concluye del análisis de diversos antecedentes relacionados con el tránsito entre sistema educacional y trabajo institucionalizado, que existiría un nexo estructural entre estas instancias, reduciendo la variabilidad e incertidumbre que operaría en el mercado laboral.

Khon (2002), al examinar los efectos de los factores educacionales sobre las trayectorias de vida de las personas, señala que al menos la mitad de estos efectos responderían al nivel educacional alcanzado. Según este autor, el nivel educacional alcanzado tendría impacto sobre la naturaleza de las ocupaciones a las que los individuos accederían ulteriormente, lo que influiría a su vez sobre la definición de su personalidad.

Para Alutto, Hrebiniak y Alonso (1971), sería la socialización resultante de las particulares características de las instituciones de formación las que incidirían más significativamente sobre el modo de enfrentar la futura ocupación laboral y el desempeño en ella. Garbrecht (2006) puntualiza que existiría homogeneidad valórica, de metas y

comportamientos entre alumnos que pertenecerían a escuelas de un mismo estrato socio-económico, pero diferentes valores, metas y comportamientos entre escuelas de diferentes estratos.

Johnson y Elder (2002), por su parte señalan que los valores relativos al trabajo serían de naturaleza dinámica, en especial, señalan que existiría un importante proceso de cambio y ajuste de estos valores durante el período de la adolescencia y adultez joven, período en el cual las personas terminarían su educación secundaria y se encontrarían ante la disyuntiva de ingresar al mundo del trabajo o continuar estudios superiores. Esos autores señalan que la educación tendría efectos directos e indirectos en la construcción de valores laborales. En primer lugar, la escuela podría tener un efecto sobre la socialización de las personas entregando en primer lugar competencias genéricas en las áreas comunicacionales, analíticas, de pensamiento complejo y de resolución de problemas, otorgando estándares a partir de los cuales las personas se autoevaluarían con respecto a sus situaciones y el mundo que los rodea e influenciando un amplio espectro de actitudes y deseos personales. Del mismo modo, Johnson y Elder afirman que la educación podría incidir en la expansión del rango de oportunidades a las que las personas pueden acceder en la sociedad, brindándoles mejores redes de relación e influencia. Por último, estos autores señalan que podrían existir efectos institucionales resultantes del nexo orgánico entre sistema educacional y mercado del trabajo, de modo tal que las personas con mayor educación o cierto tipo de educación, podrían acceder a mejores trabajos porque así estaría establecido por el mercado. Esta diferenciación en las posibilidades de acceso a buenos trabajos ocurriría independientemente de las cualidades efectivas logradas por las personas en el transcurso del proceso educativo.

Halaby (2003) plantea por su parte que las personas realizarían un balance entre las expectativas de crecimiento y riesgos relativos al bienestar para definir el tipo de empleo que preferirían: más 'empresarial' y riesgoso o más 'burocrático' y seguro. El resultado de tal balance, y en consecuencia los valores, opciones y trayectorias de vida que de ello se desprenderían, sería diferente dependiendo de los factores de origen y personales antes señalados y sería incluso de mayor impacto que el que resultaría de las condiciones efectivas del mercado laboral.

Según Blin (1997), para el desarrollo de una 'identidad profesional', los individuos necesariamente recurrirían a sus identidades previas para efectos de organizar el contexto desde una base conocida. Cohen-Scali (2003) afirma que la identidad profesional comenzaría a formarse desde la niñez, pues los niños estarían tempranamente confrontados a las representaciones del trabajo existente en la familia y en la escuela. Este proceso de socialización para el trabajo descrito por Cohen-Scali, se vería confrontado con exigen-

cias de ajuste y reorganización identitaria una vez que los jóvenes ingresaran efectivamente a un empleo, contexto que implicaría una nueva socialización.

Si se sigue lo planteado por Elder, Johnson y Crosnoe (2006), las trayectorias de vida cumplirían entonces con cinco principios generales: 1. El desarrollo humano ocurriría a lo largo de toda la vida de las personas; 2. Los individuos construirían su vida a través de las elecciones y acciones que realizaran en función de las limitaciones de las circunstancias históricas y sociales en las que se inscriben; 3. El trayecto de vida de las personas estaría contenido y configurado por el período histórico y lugares en los que desarrollan su experiencia a lo largo de sus vidas; 4. Los antecedentes y consecuencias evolutivas de las transiciones, eventos y patrones comportamentales variarían en función de su ocurrencia temporal en la vida de una persona; y 5. Las vidas estarían interrelacionadas y las influencias socio-culturales se expresarían al interior de estas redes de relaciones compartidas.

En consecuencia, el desarrollo del rol laboral por parte de las personas y de la identidad que derivaría de éste, estarían asentados *biográficamente* en construcciones y significados desarrollados en el transcurso de socializaciones previas al acceso a un determinado rol laboral (Dubar, 2000, 2006). Entre dichas socializaciones, las referencias de rol laboral provistas por las generaciones anteriores y por los espacios institucionales de actividad anteriores al acceso al mundo laboral, constituyen sin duda un factor de influencia relevante.

Tal como ya se ha señalado, una de las instancias de socialización de mayor relevancia para el desarrollo del rol laboral en el transcurso de las trayectorias biográficas por las que las personas transcurren, sería ciertamente la de las instituciones educacionales (Elder, Johnson & Crosnoe, 2006). Es por ello que las características de las instituciones educacionales por las que transiten las personas, así como los contenidos y significados que estas construyan en el transcurso de dicho tránsito, enmarcado en particulares contextos sociales e históricos, serían críticos para la configuración identitaria anterior al desarrollo del rol e identidad laboral y sentarían las bases para dicho desarrollo.

Siguiendo a Parsons (1968) es posible plantear que las construcciones identitarias resultantes de las socializaciones previas, *interpenetrarían*, las construcciones ulteriores. Dicha *interpenetración* contribuiría a definir estilos comportamentales particulares en el ejercicio del rol laboral y en el curso que tomen las trayectorias laborales. A su vez, las narrativas biográficas que las personas van elaborando en relación a sus trayectorias vitales, permitirían construir -a posteriori y retroactivamente- los grados de continuidad que requeriría la mantención de la congruencia del Self (Gilbert, 2001; Thorne & Latzke, 1996).

Así la identidad de rol, como el conjunto de las construcciones psicológicas se expresaría de modo indisociable en las distintas expresiones de la actividad humana, tales como la conducta, el comportamiento somático, las emociones, el pensamiento y el lenguaje (Penuel & Werstch, 1995; Leontiev, 1978; Engeström, 1999). La concordancia expresiva entre estos niveles de la acción humana en el ejercicio y representación del rol laboral ha sido abordado en trabajos anteriores (Díaz Canepa, 2009), aquí se hará foco sólo en lo que refiere a la incidencia de las socializaciones vividas en las trayectorias vitales sobre la construcción de identidad narrativa en y del rol laboral.

Se plantea que las identidades de rol se van a ver influenciadas y van a articularse en torno a las particulares características que las personas irían desarrollando y adquiriendo a través de su existencia con base a su inscripción en escenarios socialmente definidos y compartidos, dando lugar a ciertas homogeneidades y distinciones entre las prácticas y discursos sociales (Bourdieu, 1979). En este sentido, los indicadores sociodemográficos, tales como la edad, el género, el origen sociocultural, el estrato socioeconómico, el tipo de educación cursada, etc., serían referentes categoriales de determinados patrones de trayectorias de vida y de configuraciones existenciales social, cultural e históricamente construidas. Dichos patrones poseerían un carácter predictivo en el plano de la organización de las representaciones individuales y sociales, así como del comportamiento de las personas.

No obstante, cabe señalar que la interpretación de dichos predictores sólo adquiriría sentido a través de la consideración del hilo conductor que relaciona el paso de una condición sociodemográfica a otra en la vida de las personas (Bourdieu, 1979; Dubar, 2000, 2006; Elder, Johnson & Crosnoe, 2006; Engeström, 1999; Erikson, 1994). Así, las narrativas que permiten sostener la congruencia del Self (Gilbert, 2001), serían expresiones no sólo determinadas por el presente, sino que también tributarias del proceso que ha permitido a las personas llegar a ser lo que son (Martin, 2002), así como de las proyecciones que las personas realicen con respecto a su futuro.

Es desde estas bases que se presentan a continuación algunos antecedentes referidos a la influencia de las socializaciones previas y de las trayectorias biográficas sobre la constitución narrativa de rol laboral de conductores de tren de metro.

3. Análisis de trayectos biográficos y de narrativa biográfica de conductores de tren de metro

El objetivo central del acercamiento cualitativo que se presenta aquí apunta a la identificación de elementos biográficos de naturaleza estructural y de contenidos diferenciales entre conductores que poseen distintos tipos de educación terminal.

3.1. Metodología

El estudio que se presenta en este capítulo toma como base el material recogido en 27 entrevistas biográficas realizadas a conductores de tren de metro entre los meses de noviembre del 2006 y marzo del 2007.

Desde el punto de vista estructural, interesó en primer lugar caracterizar los ambientes socio-culturales y económicos de origen y que pudieran estar a la base de la eventual configuración de particulares y diferenciales *habitus* originarios (Bourdieu, 1979) entre conductores que hubiesen alcanzado distinta educación terminal previo al ingreso al cargo de conductor: Educación Media (EM), Técnico Superior (TS) o Universitaria (U).

Se buscó por medio de las narrativas recogidas sistematizar ciertos hitos vitales que contribuyeran a definir patrones particulares de trayectos de vida entre estos tres grupos de conductores. Esto, como medio para identificar factores de quiebre o continuidad de las trayectorias vitales, que pudiesen asociarse ya sea a los orígenes, a factores situacionales o a la acción protagónica de los individuos (agency) (Ghiglione, Beauvois, Chabrol & Trognon, 1980; Piret, Nizet & Bourgeois, 1996; Miles & Huberman, 2003).

En el plano de los contenidos de las narrativas, se prestó una particular atención a las dimensiones propias de la identificación al rol de conductor de tren de metro y las construcciones identitarias originadas en las socializaciones previas al ingreso a dicho rol (Taylor & Bodgan, 1986; Atkinson, 1998; Paillé & Mucchielli, 2003; Riessman, 1993; Sandín, 2003).

Durante los relatos, se indagó un amplio espectro temático, abordando diversos aspectos, tales como, características de la familia de origen, historia escolar y formación académica en general, vida personal y familiar, experiencias laborales, redes sociales y vida extra-laboral, representaciones del rol y el trabajo de conductor, expectativas y motivaciones de desarrollo, expectativas respecto a la jubilación y otros en relación a tópicos relevantes de las historias personales. Esto a través de preguntas puntuales realizadas en el flujo de las narraciones desarrolladas por los entrevistados.

El número de entrevistas y los criterios de selección de los entrevistados fueron definidos en función de resguardar la mayor representatividad de las distintas categorías de formación terminal alcanzada presentes en el colectivo de conductores residentes. Del mismo modo, se optó por delimitar la selección a conductores con importantes antigüedades en el cargo con el objeto de contar con referencias biográficas largamente asentadas en el rol de conductor, de manera a asegurar grados significativos de socialización al rol de conductor por parte de los entrevistados, de acotar los rangos de variación generacional y contar con marcos contextuales históricos relativamente compartidos entre los entrevistados.

3.2. Antecedentes Sociodemográficos

3.2.1. Estudios terminales alcanzados

En definitiva, los conductores entrevistados se distribuyeron de la siguiente manera:

Educación	Educación Media (educación secundaria)	Técnica Superior (2 años después del colegio)	Universitaria	Total
Numero entrevistados	13	6	8	27
Prom. Edad	49,4	48,5	53,4	49,7
Ds	6,1	4,7	1,7	4,9
Prom. Antigüedad	23,3	22,8	28,1	24,6
Ds	7,1	8,2	1,0	6,4

Tabla 1: Distribución de entrevistados según tipo de educación terminal alcanzada.

La muestra se constituyó intencionalmente con base a criterios formales derivados de los registros institucionales de la empresa Metro. En especial se buscó representar los 3 afluentes educacionales presentes en el colectivo de conductores, resguardando que dichas formaciones fuesen adquiridas previamente al ingreso al cargo de conductor de metro. No obstante, en el transcurso de las entrevistas algunos de los conductores de la muestra fueron reclasificados a partir de los antecedentes directamente reportados por ellos. Esto explica las diferencias numéricas de conductores considerados finalmente en cada categoría.

3.2.1. Características de las familias de origen

A continuación se presenta una tabla que sintetiza las características más relevantes de las familias de origen del grupo de conductores entrevistados.

EM	TS	U
Importante presencia de padres con orígenes fuera de Santiago.	Predominantemente los padres son originarios de Santiago.	Predominantemente los padres son originarios de Santiago.
Importante tendencia de familias de origen disfuncionales, marcadas por situaciones tales como separación de los padres, ubicación de hijos en otras familias, madres solteras.	Familias parentales estables.	Estructuras familiares inestables marcadas por la ausencia de alguno de los padres a edad temprana, hijos criados por otros parientes, abuso de alcohol o violencia.
Padres mayoritariamente operarios o artesanos, con trayectorias laborales relativamente inestables.	Padres tienden a presentar historias laborales con trabajo estable: funcionarios, administrativos, choferes, operarios.	Diversidad en ocupaciones paternas y niveles de estabilidad: operarios, suboficiales de carabineros, administrativos y profesores básicos.
Madres mayoritariamente amas de casa o trabajadoras sin calificación.	Predominio de madres amas de casa.	Predominio de madres amas de casa. Aquellas que trabajan, tienden a hacerlo en roles operarios.
El promedio de hermanos que conforman las familias de origen es de 5,5.	El promedio de hermanos que conforman las familias de origen es de 3,6.	El promedio de hermanos que conforman las familias de origen es de 5,0.
Las ocupaciones de los hermanos tienden a ubicarse en roles de baja calificación. En el caso de las mujeres, son operarias, comerciantes o dueñas de casa.	Las ocupaciones de los hermanos tienden a ubicarse en roles de baja calificación. En el caso de las mujeres, tienden a desempeñarse como operarias, comerciantes o dueñas de casa.	Las ocupaciones de los hermanos tienden a ubicarse en roles de baja calificación. En el caso de las mujeres, tienden a desempeñarse como operarias, comerciantes o dueñas de casa.
No obstante, un cuarto de entre ellos realizó estudios superiores (técnicos superiores o universitarios).	Prácticamente ninguno de los hermanos cuenta con estudios superiores.	Prácticamente ninguno de los hermanos cuenta con estudios superiores.

Tabla 2: Características de las familias de origen.

El análisis de las características de los tres grupos de conductores muestra algunos indicios interesantes. Entre las diferencias más llamativas, se encuentra el grado de estabilidad de la familia de origen y el sensible menor número de hermanos que presentan los conductores con educación técnica superior en relación a los otros dos grupos. También marca una diferencia la importante presencia de las raíces provincianas de los padres de los conductores con educación media en relación a aquellos de los otros grupos, los que tienden a tener su arraigo familiar en Santiago.

3.2.3. Características de la familia actual

A continuación se presenta una síntesis de la información de las características de las familias actuales de los conductores entrevistados.

Como se puede observar en la tabla 3, existe una tendencia a la homogenización entre los tres grupos en cuanto al volumen del núcleo familiar, tendiendo sensiblemente a familias con 2 a 3 hijos en promedio. Los hijos igualmente tienden a realizar en su mayoría estudios superiores, aunque presentan diferencias sutiles en las preferencias de las áreas de estudio según la categoría de estudios a la que pertenecen los padres.

Resulta igualmente llamativo que mientras los conductores con educación media presenten una mayor tendencia a que sus parejas hayan sostenido relaciones laborales con Metro, el grupo con educación universitaria tienda por el contrario a tener parejas que no tengan vínculo alguno con la empresa y que preferentemente hayan a su vez realizado estudios superiores y sostengan una actividad remunerada independiente.

En cuanto al grupo con educación técnica superior, este presenta en los planos señalados una situación que podría calificarse como mixta.

EM	TS	U
La mayoría es casado.	Todos casados.	Predominio de casados.
Mayoritariamente sus parejas son amas de casa, la mitad de entre ellas ha trabajado remuneradamente.	Las parejas se dividen entre dueñas de casa y trabajadoras en labores administrativas.	La mayoría de las parejas ha desempeñado trabajos remunerados. Una proporción importante de entre ellas aun trabaja.
Ninguna ha realizado estudios superiores.	Ninguna ha realizado estudios superiores.	Una minoría significativa ha efectuado estudios técnicos o superiores.
Un tercio de aquellas parejas que desempeñan o han desempeñado actividad remunerada, lo ha hecho vinculada laboralmente a Metro.	Una sola de las parejas ha estado vinculada laboralmente a Metro.	Ninguna de las parejas se encuentra o ha estado vinculada laboralmente a Metro.
Entre aquellas familias con hijos, el promedio es de 2,6.	Entre aquellas familias con hijos, el promedio es de 2,2.	Entre aquellas familias con hijos, el promedio es de 2,7.
Dos tercios de los hijos, tiene más de 18 años.	Dos tercios de los hijos, tiene más de 18 años.	Dos tercios de los hijos, tiene más de 18 años.
Entre los hijos mayores de 18, predomina la realización de estudios superiores técnicos o universitarios en carreras de corte técnico, comercial o administrativo.	Entre los hijos mayores de 18, todos cursan o han cursado estudios superiores en diversas áreas: tecnológica, ciencias, diseño.	Todos cursan o han cursado estudios superiores. Predominan entre ellos las formaciones tecnológicas, en ciencias y salud.

Tabla 3: Características de la familia actual.

4. Análisis estructural de los trayectos biográficos

En este punto se exponen de modo sintético algunos de los puntos claves de las trayectorias biográficas que tienden a ser características para cada uno de los grupos.

4.1. Trayectoria educacional

Las características de las trayectorias educacionales, la realización o no realización del servicio militar, así como el momento de la trayectoria de vida en que lo realizaron aquellos que cumplieron con esta obligación, la realización de trabajos previos y la calidad de dichos empleos, la realización de actividades remuneradas externas, paralelas al ejercicio del cargo de conductor, asumir o no otras responsabilidades operacionales anexas al rol de conductor, son los hitos vivenciales que marcan distinciones significativas en las trayectorias de vida entre los conductores pertenecientes a los distintos grupos educacionales considerados. A continuación se presentan las tablas resumen de las comparaciones entre los tres grupos de educación:

EM	TS	U
Trayectoria escolar marcada por interrupciones -generalmente por el servicio militar- y malas experiencias.	Tienden a mostrar historias de estabilidad escolar durante la educación básica, hasta 6º.	Trayectorias escolares relativamente estables.
Predominio de estudios secundarios técnicos.	Con posterioridad, desde 7º básico, muestran historias escolares con mayor grado de dispersión.	Se distribuyen de modo análogo quienes cursaron la básica en uno o en dos establecimientos.
La continuación de estudios interrumpidos tiende a realizarse en escuelas vespertinas de corte técnico.	Algunos presentan percances escolares (no aprobar cursos).	En educación media prácticamente se repite el mismo patrón (los que cambiaron de colegio en la básica tienden a cambiar también en la media).
Ninguno de los entrevistados con educación media accedió a una formación superior antes de ingresar al cargo de conductor.	Predominio de estudios secundarios científico-humanista.	La mayoría realizó estudios secundarios de corte técnico.
Cerca de un tercio de entre ellos, realizó estudios técnicos superiores o universitarios una vez ya trabajando como conductores. Ninguno culminó dichos estudios.	La mayoría completó sus estudios técnicos superiores.	En general reportan buen desempeño escolar.
		Manifiestan haber tenido serias dificultades para enfrentar las exigencias académicas universitarias, debido a la escasa base escolar con que contaban.
		Ninguno culminó sus estudios superiores.

Tabla 4: Síntesis comparativa de trayectorias biográficas.

Es de destacar que de modo transversal, entre los conductores que se encontraban en la educación básica o media, hay tendencia a atribuir responsabilidad con respecto a sus quiebres educacionales al ambiente vivido previo, durante y después del golpe de estado de 1973. En especial dan cuenta de los efectos de la convulsión social sobre la continuidad de la rutina escolar, la baja calidad de la formación, en especial entre aquellos que cursaron su formación en escuelas técnicas:

“Egresé el '73, no teníamos nunca clases..., habían puros paros...”

“La educación era mala, no aprendimos nada de matemáticas...”

“El único compañero que quedó en la universidad era el mejor alumno del curso... y en lista de espera...”

Para aquellos que se encontraban en la universidad, este período estuvo marcado por el cambio de las condiciones de financiamiento de los estudios, el cierre temporal de las carreras que cursaban, cambios curriculares y exoneraciones.

En el grupo con enseñanza media predomina una historia escolar marcada negativamente. Atribuyen sus bajos desempeños escolares principalmente a la falta de estímulo familiar, madurez e interés personal. Muestran historias escolares con interrupciones -generalmente por la realización del servicio militar- y continuidades y término de estudios medios en condiciones poco favorables (en escuelas nocturnas de corte técnico y en paralelo a actividades laborales). Aquellos conductores de este segmento educacional que intentaron continuar estudios superiores con posterioridad al ingreso al cargo de conductor, no culminaron dichas iniciativas en una certificación.

Los conductores con estudios técnicos y universitarios, presentan por su parte historias escolares más estables. No obstante estos dos últimos grupos se distinguen entre sí en cuanto que el grupo técnico superior muestra un predominio de estudios medios científico-humanista, mientras que entre los universitarios, en su mayoría egresó de colegios técnicos. Los conductores con estudios universitarios tienden a recalcar su buen desempeño escolar y el gusto por el estudio, sin embargo, ninguno completó sus estudios superiores y señalan, al contrario, importantes dificultades para enfrentar las exigencias académicas propias a este ciclo de estudio. En su mayoría atribuye aquello a la mala calidad educacional recibida en los colegios técnicos a los que asistieron. Diferentemente a los conductores con estudios universitarios, aquellos conductores con estudios técnicos superiores completaron todos su formación superior con la obtención de una certificación. No obstante, en su mayoría

prácticamente no ejerció o abandonó rápidamente el oficio estudiado arguyendo motivos económicos (bajas remuneraciones, precariedad del empleo, etc.).

4.2. Servicio militar

Es de destacar que sólo entre los conductores con educación media predominan quienes realizaron el servicio militar, mientras que los conductores de los otros segmentos educacionales en su mayoría no lo realizó.

Del mismo modo, tal como lo plantean MacLean, y Elder (2007), resulta relevante en la orientación que asumen las trayectorias de vidas. Así, por ejemplo, la realización del servicio militar entre los conductores con enseñanza media constituyó un factor importante de interrupción de sus estudios secundarios, los que como ya se señaló, debieron ser continuados con posterioridad en condiciones poco favorables (escuelas nocturnas y en paralelo con algún empleo).

4.3. Empleos previos

Entre los conductores con educación media tiende a predominar la realización de trabajos de baja calificación (han ejercido preferentemente empleos de junior o de vigilante), previo al ingreso al cargo de conductor. Por su parte, entre los conductores con estudios técnicos superiores la gama de trabajos es más diversa e inestable y preferentemente en roles técnicos o comerciales, mientras que entre los conductores con estudios universitarios, los que si bien manifiestan la realización de trabajos de baja calificación (junior, copero), estos se alternan con trabajos de calificación técnica o administrativa media (dibujo técnico, administrador de bodegas, oficial contable).

4.4. Empleos paralelos

En cuanto al ejercicio de empleos paralelos al de conductor de tren de metro, también es posible distinguir ciertas diferencias. Mientras prácticamente ninguno de los conductores con educación media ha mantenido actividades remuneradas paralelas, una fracción de los conductores con estudios técnicos la tuvo en algún momento de su carrera como conductor, mientras prácticamente todos los conductores con estudios universitarios la ha tenido y en algunos casos aun la mantiene. Entre algunos de los conductores con estudios universitarios también se aprecia la tendencia a obtener ingresos suplementarios vía el arriendo de propiedades que ya sea han construido personalmente o adquirido a partir de sus ahorros. Tal situación diferencial se configura en un escenario compartido en el que las condi-

ciones de remuneración asociadas al cargo de conductor tendían a ser menguadas hasta el año 1990, momento de la transferencia de la dependencia de la empresa desde el Ministerio de Obras Públicas (MOP) a la Corporación de Fomento de la Producción (CORFO), dependiente del Estado, la que gestiona empresas en calidad de sociedades anónimas cuyo único dueño es el Estado.

4.5. Otro rol en la operación

Se visualiza igualmente una relación importante entre tipo de estudios y la ocupación de otros roles técnicos en la operación suplementariamente al de conductor (asistentes, operadores, cocheros, instructor, monitor). Sí del orden de un tercio de conductores con educación media han accedido a dichos roles, la mitad de los conductores con estudios técnicos profesionales lo han hecho y prácticamente todos los conductores con estudios universitarios realizan alguno de esos roles.

5. Síntesis del Análisis Estructural de Trayectorias de Vida

A modo de síntesis de este punto es posible destacar que existen puntos significativos que distinguen las trayectorias biográficas de los tres grupos. En términos generales se puede identificar una relación entre tipo de educación terminal alcanzada por los conductores y su mayor o menor inclinación 'empresarial' (Halaby, 2003). Esto en el sentido de propender en mayor o menor medida al desarrollo de estrategias tendientes a potenciar las posibilidades que las circunstancias vitales les ofrecen.

De este modo, si los conductores con estudios universitarios tienden a provenir de medios socio-culturales y económicos relativamente similares a los conductores con educación media y presentan socializaciones escolares realizadas en instituciones educacionales, a la base, de análogas características (escuelas técnicas), aquellos con estudios universitarios –si bien no culminan exitosamente sus estudios superiores– tienden a mostrar a lo largo de sus trayectorias de vida tanto personales como profesionales, tendencias a sobrepasar las condiciones negativas de origen que les afecta. Así por ejemplo –asumiendo el carácter parcialmente fortuito que seguramente acompaña el proceso de incorporación al servicio militar–, resulta notable que los conductores con estudios universitarios, al igual que aquellos con estudios técnicos superiores, no sólo en su mayoría hayan podido eludir su realización, sino que también aquellos que lo efectuaron, lo pudieron realizar sin afectar la continuidad de su escolaridad.

Del mismo modo, son notables las diferencias que presentan los tres grupos en cuanto a utilizar la estabilidad que

les brinda el rol de conductor y las mejores circunstancias históricas que el ejercicio del cargo de conductor ha gozado desde 1990 tras el retorno de la democracia en Chile, para desarrollar otros proyectos que pudiesen aportar a su bienestar material y al desarrollo personal. Los antecedentes recogidos a través de las entrevistas muestran que los conductores con educación universitaria han tendido a generar y consolidar mayores condiciones materiales de vida y de proyección futura que los otros segmentos educacionales, mientras que los conductores con educación media, tienden a acotar el logro de sus recursos actuales y futuros a las posibilidades que les ofrece el sólo ejercicio del cargo de conductor.

En términos generales es posible señalar que la comparación de las trayectorias biográficas típicas de los conductores que han alcanzado distintos tipos de educación terminal, permite derivar ciertos elementos objetivables que constituyen hitos de diferenciación:

Los conductores con educación media tienden a:
Provenir de familias numerosas, con orígenes en provincia e inestables
Desarrollar historias escolares marcadas por interrupciones y en general, escasamente satisfactorias.
Predomina en este grupo la formación secundaria de corte técnico
Realizar el servicio militar
Realizar trabajos previos al ingreso al cargo de conductor de baja calificación, a menudo esporádicos y eventualmente con relativa estabilidad
No realizar trabajos paralelos a la ocupación como conductor
Generar vínculos de pareja al interior de sus redes laborales o barriales
No ocupar responsabilidades de operación suplementarias a la de conductor de metro
Los conductores con educación técnica profesional tienden a:
Provenir de familias estables, de volumen mediano, con orígenes en Santiago.
Desarrollar historias escolares relativamente estables y preferentemente en colegios de enseñanza científico-humanista.
Mostrar elevados niveles de logro académico, traducido en el cierre exitoso de sus ciclos académicos superiores.
No realizar el servicio militar.
Realizar trabajos esporádicos en áreas técnicas o comerciales previo al ingreso al cargo de conductor.
Puntualmente desempeñar actividades remuneradas paralelas al ejercicio del cargo de conductor.
Generar vínculos de pareja en espacios sociales ajenos a Metro o al barrio de origen.

Tener parejas dedicadas a labores del hogar o administrativas.
Propender a ocupar responsabilidades suplementarias al rol de conductor.
Los conductores con educación universitaria tienden a:
Provenir de familias numerosas, inestables y con orígenes en Santiago.
Desarrollar historias escolares relativamente estables y exitosas en colegios de corte técnico.
No haber realizado el servicio militar.
Desarrollar una gama amplia de trabajos previos al ingreso al cargo de conductor, entre los que predominan trabajos de calificación técnica media.
A Generar vínculos de pareja en espacios sociales ajenos a Metro o al barrio de origen.
Sus parejas tienden a poseer estudios superiores y a desarrollar actividades remuneradas.
Realizar actividades remuneradas o contar con negocios paralelos al cargo de conductor.
Ocupar roles suplementarios al de conductor en el área de tráfico.
Tabla 6 / 7 / 8

6. Análisis cualitativo de narrativas biográficas

En este punto se presenta sintéticamente el análisis cualitativo de tópicos relevantes extraídos de las entrevistas.

La imagen pública	Elevada percepción de la imagen pública del rol: "La gente siente admiración, curiosidad" Y sus sentimientos frente a los juicios críticos: "La gente dice: pero,... ustedes no manejan..."
Contenido profesional del rol	Valoración del carácter técnico del rol: "Soy un especialista de la conducción, hay que saber reparar, pues cualquier falla queda detenida 20 min. o más toda la línea"
El tren	Fuerte carga emocional positiva asociada al tren: "Soñaba con trenes. Todos los niños quieren ser bombero, aviador o conductor de metro..." "De vacaciones, al final dan ganas de volver a trabajar, se echa de menos los trenes"
Control del tiempo y el espacio	Fuerte sentimiento de control del propio tiempo y espacio laboral a través del carácter aislado y alta estructuración horaria de su trabajo: "Actividad que hago bien, independiente, uno está solo, hago mi labor y me voy"
Exigencias del cargo	Importante carga atencional asociada al ejercicio del rol: "Trabajo rutinario, el tiempo pasa sin darse cuenta, uno se vuelve viejo muy rápido" "Muy demandante en atención, genera carga mental" "En lo emocional es pesado. Mucha gente, me altera"
En relación a la vida personal y familiar	Valoración del aporte que el trabajo de conductor de tren de metro ha significado para la consolidación de la vida personal y familiar: "Me ha ayudado a formar mi familia" "Pude educar mis dos hijos gracias a este trabajo" "Es un trabajo que sirve para salir adelante, en especial para las personas que no tienen título"
Las redes sociales internas	Valoración de las redes sociales internas: "Metro es una familia" "Nos juntábamos y salíamos con familia" "Hay respeto y buen trato con colegas y jefes"

Tabla 9: Contenidos transversales.

6.1. En lo transversal

A continuación se presentan los contenidos transversales a los entrevistados, independientemente del tipo de educación terminal obtenido previo al ingreso al cargo de conductor de metro (Tabla 9). Siguiendo a Dubar (2006), dichos contenidos representarían la *socialización* de las *actividades* vinculadas al rol de conductor.

La imagen pública	Elevada percepción de la imagen pública del rol: "La gente siente admiración, curiosidad" Y sus sentimientos frente a los juicios críticos: "La gente dice: pero,... ustedes no manejan..."
Contenido profesional del rol	Valoración del carácter técnico del rol: "Soy un especialista de la conducción, hay que saber reparar, pues cualquier falla queda detenida 20 min. o más toda la línea"
El tren	Fuerte carga emocional positiva asociada al tren: "Soñaba con trenes. Todos los niños quieren ser bombero, aviador o conductor de metro..." "De vacaciones, al final dan ganas de volver a trabajar, se echa de menos los trenes"
Control del tiempo y el espacio	Fuerte sentimiento de control del propio tiempo y espacio laboral a través del carácter aislado y alta estructuración horaria de su trabajo: "Actividad que hago bien, independiente, uno está solo, hago mi labor y me voy"
Exigencias del cargo	Importante carga atencional asociada al ejercicio del rol: "Trabajo rutinario, el tiempo pasa sin darse cuenta, uno se vuelve viejo muy rápido" "Muy demandante en atención, genera carga mental" "En lo emocional es pesado. Mucha gente, me altera"
En relación a la vida personal y familiar	Valoración del aporte que el trabajo de conductor de tren de metro ha significado para la consolidación de la vida personal y familiar: "Me ha ayudado a formar mi familia" "Pude educar mis dos hijos gracias a este trabajo" "Es un trabajo que sirve para salir adelante, en especial para las personas que no tienen título"
Las redes sociales internas	Valoración de las redes sociales internas: "Metro es una familia" "Nos juntábamos y salíamos con familia" "Hay respeto y buen trato con colegas y jefes"

Tabla 9: Contenidos transversales.

6.2. En lo diferencial

En cuanto a los contenidos diferenciales presentes entre los conductores que poseen distintos tipos de formación terminal, es posible pensar que ellos resultan de lo que Dubar (2006) denomina *socialización biográfica*. Así, mientras los conductores con EM tienden a identificarse plenamente al rol, constituyéndose en un eje nuclear de la propia identidad y de su autoestima, los conductores con educación TS muestran un Arraigo identitario matizado con respecto al rol de conductor. Por una parte tienden a aspirar a mayor desarrollo profesional, por lo que se encuentran mayormente predispuestos a dejar el rol en pos de otras responsabilidades y otras identificaciones y aquellos que poseen estudios U muestran ciertas distancias con respecto a su identificación con el rol, en especial por el sentimiento que el ejercicio de este rol involucraría una imagen de bajo progreso social que contrastaría con el nivel de estudios alcanzado por ello.

	EM	TS	U
El contenido y grado de identificación al rol de conductor	<p>"Yo soy Metro"</p> <p>"Siempre quise ser conductor"</p> <p>"Conductores son top ten en la empresa"</p> <p>"Tan grande como capitán de barco, piloto de avión"</p>	<p>"Ahora he ocupado varios cargos, es más que ser conductor"</p> <p>"Todavía pongo que soy Técnico en Educación Diferencial en los papeles..."</p> <p>"Quiero desarrollo, ya no me gusta tanto estar conduciendo"</p>	<p>"Algunas veces me cuesta decir que soy conductor cuando estoy con gente que son profesionales... me hacen sentir inferior..."</p> <p>"Digo que trabajo en el metro, no digo que soy conductor, porque o sino dicen que no he progresado, digo que trabajo en cocheras, reviso los trenes, así piensan que he progresado algo, a menos que sean personas que voy a seguir viendo y me puedan ver conduciendo"</p> <p>"Me preguntan: ¿todavía está de conductor? ¿no es jefe?"</p>

Tabla 10: Contenidos diferenciales en relación al rol.

En cuanto al contenido atribuido a las relaciones interpersonales en la organización, los conductores con EM tienden a ubicar las relaciones interpersonales en un plano fundamentalmente emocional, valorando los vínculos humanos con sus colegas, Por lo mismo, evalúan negativamente la creciente pérdida de los vínculos al interior del colectivo. Los conductores con educación TS presentan un perfil mixto en relación a la valoración de las relaciones internas, siendo mayoría los que tienden a estimar positivamente dichas redes otros se ubican en una postura de mayor distancia en relación a propiciar el desarrollo de vínculos internos. Los conductores U por su parte, si bien tienen una visión crítica en relación a la disolución de los vínculos internos, tienden sin embargo a plantear una visión menos gregaria y más pragmática que los conductores con educación media de las relaciones internas y externas. Esto, asociado al foco que tienden a establecer en relación a la consecución de sus propios proyectos de vida.

	EM	TS	U
El contenido atribuido a las relaciones interpersonales en la organización	<p>"No me cambiaría por plata... hay una unión bien especial con compañeros de trabajo"</p> <p>"Metro es una familia"</p> <p>"Creo en la palabra: es un buen grupo humano, con algunos compañeros hacíamos paseos familiares"</p> <p>"Ahora se desgranó el choclo, ya se ha ido perdiendo el contacto con L5, L4, otros son cocheras, asistentes..."</p> <p>"Se perdió lo de antes... antes nos necesitábamos hasta para hacer un asado, éramos más amigos. Los que han tomado cargos han cambiado, se han apartado..."</p>	<p>"Ya no podría (irme para retomar mi carrera original), sería igual difícil dejar los amigos..."</p> <p>"Tengo muchos amigos... estaba lleno cuando murieron mis papás... mi Sra. me dice: 'va a parar el metro cuando te mueras...'"</p> <p>"Cambio de vigilante a conductor implica cambio de amistades, uno deja de ver a los antiguos, no pasa así en cambio de línea, ya que son los mismos conductores que nos vamos cambiando de línea... (por amistad)"</p> <p>"No tengo verdaderamente amigos... soy poco sociable... tengo algunos conocidos por el ajedrez"</p>	<p>"La cosa cambió con paso a CORFO. Estamos mejor en plata, pero la gente dejó de juntarse, empezaron a cuidar la plata. En San Pablo la cosa se degradó (las relaciones)."</p> <p>"No soy de visitas..."</p> <p>"Hay respeto y buen trato con colegas y jefes"</p> <p>"Importante la fundación del sindicato, participé en la comisión que lo formó"</p> <p>"Con el sindicato mejoraron las relaciones con la jefatura".</p> <p>"No tengo amigos... Perdí algunos amigos cuando pasé a asistente."</p> <p>"No voy a asados y esas cosas, tengo otras prioridades"</p>

Tabla 11: Contenidos diferenciales en relación a la vinculación interpersonal.

En cuanto a la visión y expectativas en torno a la jubilación, los conductores con EM Tienden a manifestar fuertes sentimientos de pérdida ante la eventualidad de abandonar el rol de conductor y aunque tienden a plantear el deseo de mantener alguna actividad tras la jubilación, en la mayoría de los casos, dicha actividad tiende a aparecer bajo la forma de un deseo con escasos contornos de especificidad, no obstante, algunos de ellos, los menos, cuentan con proyectos alternativos construidos de modo propositivo, deseos que alternan con expectativas de una jubilación orientada fundamentalmente a la familia y el descanso. Los conductores con educación TS tienden por su parte a plantear una visión de proyecto más definido, en particular en lo que toca a la posibilidad de mantener una vida activa después de jubilados a través del desarrollo de un oficio. Buena parte de ellos combinan dicho proyecto con la opción de radicarse fuera de Santiago, tienden igualmente a mostrar una carga emotiva moderada frente a la posibilidad de abandonar el rol de conductor. Los conductores con educación U muestran a su vez una posición mixta y heterogénea frente a la jubilación. Algunos de entre ellos están a la espera de poder retirarse del cargo para dedicarse a sus proyectos personales, otros se encuentran frente a la disyuntiva de resolver cuando jubilar y como mantener una vida activa tras la jubilación, Los proyectos asociados al descanso y el ocio que algunos plantean, aparecen por lo general bajo una forma acotada en el tiempo y el espacio. Por último, es de destacar que independien-

temente de la positiva imagen que los entrevistados de este segmento educacional asocian a la posibilidad de retirarse, tienden igualmente a manifestar una importante carga emotiva frente a la idea de jubilar.

	EM	TS	U
La visión y expectativas en torno a la jubilación	<p>"Jubilaría de conductor si se dan las condiciones... después, jubilado es el fin, la muerte... He tenido parientes que cuando jubilaron se fueron apagando... duraron 3-4 años. Tengo que estar haciendo algo constructivo".</p> <p>"No se si llegaré a los 65 (como conductor)... Quiero especializarme en algo que me de independencia, hacer un curso de mecánica, de corretaje de propiedades o de computación..."</p> <p>"Preparándose... en electrónica ya he quedado atrás..., estudie cerrajería hace 6 años... voy a cambiar de oficio, proyectándose hasta los 80..."</p> <p>"Si se puede,... jubilar como conductor. Ojala jubilar antes, irse al campo, pero no todo el tiempo..., con mi Sra. nos gusta chacotear... bailar, salir"</p>	<p>"Mientras pueda responder al cargo, tengo buena salud, me preocupo por tener buena salud. Después me dedicaré a ser 'maestro': a la gasfitería, hacer instalaciones eléctricas, ...me he preparado, tengo herramientas..."</p> <p>"Hago deportes, para no deteriorarme. Voy a jubilar en este trabajo. Voy a vender todo lo que tengo y dedicarme a la pintura en la V región, ... cerca del mar, cerca de un centro de salud... en zona urbana, donde haya gente para conversar"</p> <p>"Tranquilo, voy a salir a pasear. Jubilado asumiré que se cerró un ciclo, ya no echaré de menos. Tengo pasatiempos: hago pintura al óleo, tallo madera, arreglo cosas en la casa..."</p>	<p>"Quiero quedarme hasta los 64, cobrar las indemnizaciones de retiro e irme. Hacer un viaje a los Alpes Suizos con mi Sra., después partir a Temuco a trabajar en mi negocio de las cabañas para turismo, quizás también trabajar haciendo muebles o armar un negocio de lubricantes, tengo experiencia en eso. También cotizo en APV (Ahorro Previsional Voluntario: Fondos para la jubilación)..."</p> <p>"Tengo gran conflicto con la jubilación... tenía la visión de tener estabilidad para decir hasta aquí no más llevo, a los 55 años... ahora me ha ido cambiando el panorama, Metro me brinda ahora un espectro más amplio, me tiene ocupado... me da pánico pensar que al levantarme no tenga nada que hacer..."</p> <p>"Me voy a poner a llorar cuando me vaya de metro... Quiero comprar una casita en la playa, maestrear, ... después de la titulación de mi hija menor... Salir a pasear con la señora."</p>

Tabla 12: Contenidos diferenciales en relación al abandono del rol tras la jubilación futura.

Así, desde esta perspectiva resulta insoslayable reconocer la presencia de una fuerte socialización en el rol, la que no sólo se expresa por la amplitud de las representaciones compartidas en torno a numerosos tópicos, sino que también por la indudable tendencia a cierta homogenización en algunos aspectos característicos de sus estilos de vida, situación que podría responder tanto a la convergencia entre factores de personalidad, características de la actividad y a lo que Elder (1998) denomina factores generacionales. Tales factores parecen reflejarse en aspectos tan diversos como la dimensión de sus actuales núcleos familiares, el carácter ordenado de sus rutinas cotidianas, su valoración del orden y su reivindicación de la autonomía que les otorga la soledad de la cabina del tren.

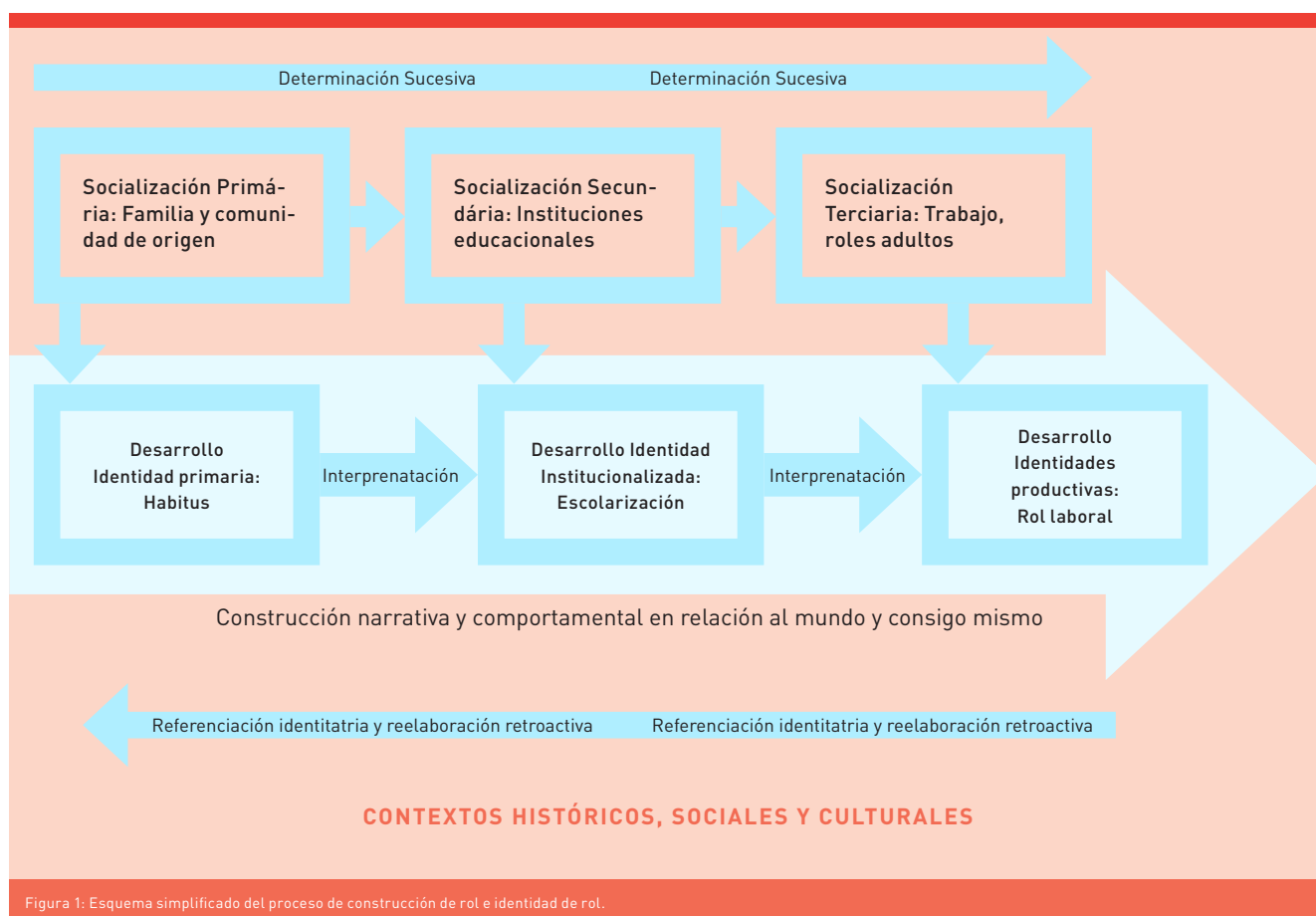
El análisis de los antecedentes cualitativos hace así ineludible constatar la presencia de trayectorias a través de las cuales se construyen y entretienen las sucesivas socializaciones vividas por los conductores entrevistados. Estas dan cuenta de la influencia combinada de los respectivos *habitus*, de los espacios institucionalizados de socialización (en este caso de las instituciones educacionales), de las circunstancias históricas y generacionales, así como de la actividad propositiva de los individuos.

El modelo general que hemos propuesto para dar cuenta de dicho proceso es el siguiente (Díaz Canepa, 2009):

7. Discusión de los antecedentes cualitativos

Los antecedentes y contenidos analizados aquí muestran de modo claro la doble dinámica de socialización que atraviesan las narrativas y trayectorias biográficas de los conductores de tren de metro. Esta doble dinámica, como bien lo refiere Dubar (2000, 2006), respondería a dos procesos indisociables: la socialización de *las actividades* y la socialización *biográfica*.

Relacionada con el primer tipo de socialización se encontraría buena parte de los contenidos identitarios transversales a los tres grupos, mientras que la influencia de la socialización biográfica se vería reflejada en los contenidos diferenciales de dicha identidad.



Así, tanto las trayectorias biográficas como las narrativas investigadas dan luces en relación a ciertos distinguos no menores entre conductores que parecen jugar un rol mayor en aspectos clave de la constitución de la identidad de rol de conductor de tren de metro.

Es en razón de dichas influencias, que aspectos asociados a la construcción del ejercicio del rol de conductor, tales como son la propia identificación con el rol de conductor, la construcción de redes sociales al interior del espacio laboral y las proyecciones en torno a la jubilación, se presentan articulados con contenidos y tensiones identitarias diversificadas en función de las respectivas trayectorias biográficas. Al interior de estos atributos identificatorios, la adscripción a tal o cual segmento educacional previo al ingreso al rol de conductor de metro, constituye ciertamente un eslabón crítico.

Los roles, en tanto que instancias estructurantes de situaciones y significados personales, son a la vez vividos e interpretados a partir de los recursos, posibilidades y limitaciones que las personas vamos acumulando a lo largo de nuestras trayectorias vitales. Es así que, tal como se ha mostrado, en razón del grado de acople con ciertas instancias claves de socialización, tales como la escuela primaria y secundaria, el momento de ocurrencia de ciertos eventos,

tales como el servicio militar, así como el acceso a ciertos tipos de educación formal terminal (EM, TS o U), las formas e intensidades identificatorias con el rol se diversifican y adquieren contornos y contenidos que se prolongan más allá del momento de abandonar el rol, como es el caso de la jubilación.

Tal diferenciación a menudo aparece escamoteada por la fuerza socializadora e identificatoria que poseen los roles, cuestión que se vuelve aun más significativa cuando el rol es ejercido por tiempos prolongados. Así, en el caso analizado aquí, si bien es posible constatar la existencia de una gama amplia de contenidos identitarios compartidos y forjados en torno al rol de conductor de tren de metro, es posible ver la presencia de contenidos que parecen responder a socializaciones e identificaciones previas, las que emergen en puntos que a primera vista pueden aparecer como marginales, pero que resultan críticos en el modo en el que las personas se apropian y proyectan en el rol de conductor de metro. Tal influencia de las socializaciones previas es de alta relevancia pues, como se ha expuesto en otros trabajos (Díaz Canepa, 2009), no sólo se expresa en las narrativas y proyecciones autoreflexivas que las personas realizan en torno al rol laboral que ocupan y de sus trayectorias de vida,

sino que también en patrones conductuales y de modulación somática que despliegan frente a las exigencias del trabajo, tales como accidentes, incidentes, patrones generales de activación expresados en tiempos de reacción y frecuencia cardíaca, tipología de enfermedades. Por ello reconocer las distinciones vitales que definen la aparición de variantes identitarias al interior de un rol laboral es sin duda de gran utilidad para focalizar el monitoreo de las condiciones de acoplamiento entre distintos segmentos de trabajadores que realizan un mismo rol y la exigencias asociadas a las tareas que deben realizar. Esto resulta aun más relevante cuando las características de la tarea y sus exigencias se modifican por efectos de cambios operacionales u organizacionales.

Referências bibliográficas

- Alutto, J., Hrebiniak, L., & Alonso, R. (1971). A study of differential socialization for members of one professional occupation. *Journal of Health and Social Behavior*, Vol. 12(2), 140-147.
- Aschaffenburg, K., & Mass, I. (1997). Cultural and educational careers: the dynamics of social reproduction. *American Sociological Revue*. Vol. 62(4), 573-587.
- Atkinson, R. (1998). *The life story interview*. London: Sage.
- Blin, J.F. (1997). *Représentations, pratiques et identités professionnelles*. Paris : L'Harmattan.
- Bourdieu, P. (1979). *La distinction*. Paris : Les Editions de Minuit.
- Cohen-Scali, V. (2003). The influence of family, social and work socialization on the construction of professional identity on young adults. *Journal of career development*, 29, Vol. (4), 237-249.
- Cooksey, E. y Rindfuss, R (2001). Patterns of work and schooling in young adulthood. *Sociological Forum*, Vol. 16(4), 731-755.
- Díaz Canepa, C. (2009). Influencia de las socializaciones previas y trayectorias biográficas sobre la constitución de rol y comportamiento laboral en conductores de metro. Compendio de Tesis Doctorales. Programa de Doctorado en Psicología, Escuela de Postgrado FACS0, Universidad de Chile, Santiago de Chile.
- Dubar, C. (2000). *La crise d'identités*. Paris : PUF.
- Dubar, C. (2006). *La Socialisation*. Paris : Armand Colin.
- Elder, G. (1998). The life course as developmetal theory. *Child development*, Vol. 69(1), 1-12.
- Elder, G., Johnson, M & Crosnoe, R. (2006). The emergent and development of life course theory. In J. Mortimer, & M. Shanahan. *Handbook of the life course*, (pp.3-19). N.Y.: Springer.
- Engeström, Y. (1999). Activity theory and transformation. In Y. Engeström, R. Meietinen, & R-L Punamäki, *Perspectives on activity theory*, (pp.19-38). Cambridge: Cambridge University Press.
- Erikson, E. (1994). *Identity and life cycle*. N. Y.: Norton.
- Garbrecht, L. (2006). Schools' influence on identity formation in time of a change. *Educational Research*, Vol. 35(9), 42-47.
- Ghiglione, R., Beauvois, J.-L., Chabrol, C. & Trognon, A. (1980). *Manuel d'analyse de contenu*. Paris: Armand Colin.
- Gilbert, M. (2001). *L'identité narrative*. Genève: Labor et Fides.
- Halaby, Ch. (2003). Where Job Values Come from: Family and Schooling Background, Cognitive Ability, and Gender. *American Sociological Review*, Vol. 68(2), 251-278.
- Heinz, W. (2006). From work trajectories to negotiated careers: the contingent work life course. In J. Mortimer, & M. Shanahan. *Handbook of the life course*, (pp.185-204). N.Y.: Springer.
- Johnson, M. & Elder, G. (2002). Educational pathways and work values trajectories. *Sociological perspectives*. Vol. 45(2), 113-138.
- Kerckhoff, A. (2006). From student to worker. In J. Mortimer, & M. Shanahan. *Handbook of the life course* (pp.251-268). N.Y.: Springer.
- Khon, M. (2002). Social structure and personality through time and space. In Ph. Moen, G. Elder Jr., & K. Lüscher. *Examining lives in context* (pp.141-168). Washington DC: APA.
- Leontiev, A. N. (1978). *Activity, Consciousness and Personality*. Englewood Cliffs. NJ, USA: Prentice-Hall.

- MacLean, A., & Elder, G. (2007). Military Service in the Life Course. *Annu. Rev. Sociol.*, 33, 175–96.
- Martin, J. (2002). *Organizational culture*. Thousand Oaks: Sage Publications.
- Miles, M., & Huberman, M. (2003). *Analyse des données qualitatives*. Bruxelles : Editions de Boeck.
- Paillé, P., & Mucchielli, A. (2003). *L'analyse qualitative en sciences sociales*. Paris : Armand Colin.
- Parsons, T. (1968). *La estructura de la acción social*. Madrid: Guadarrama.
- Penuel, W.R., & Wertsch, J.V. (1995). Vygotsky and identity formation: Toward a sociocultural approach. *Educational Psychologist*, 30, 83–92.
- Piret, A, Nizet, J., & Bourgeois, E. (1996). *L'Analyse structurale: une méthode d'analyse de contenu pour les sciences humaines*. Paris: De Boeck Université.
- Riessman, C. (1993). *Narrative analysis*. London: Sage Publications.
- Sandín, M.P. (2003). *Investigación cualitativa en educación: fundamentos y tradiciones*, Madrid: McGraw Hill.
- Taylor, S., & Bodgan, R. (1986). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación: la búsqueda de significados*. Buenos Aires: Paidós
- Thorne, A., & Latzke, M. (1996). Contextualizing the storied self. *Psychological Inquiry*, Vol. 7 (4), 372–376.

PT/ES

Incidência das trajetórias e ciclos de vida na construção do papel e identidade laboral

Resumen En este artículo se revisarán algunos de los aspectos más relacionados con la influencia de las trayectorias de vida y, en especial, de la socialización educacional sobre la configuración identitaria de los roles laborales. Se plantea que los tipos de establecimientos educacionales terminales en los que las personas se han socializado inciden en la futura construcción de identidad de rol laboral. Se presentan antecedentes derivados de una investigación realizada sobre construcción de identidad de rol en conductores de Metro de Santiago de Chile. Se muestran diferencias en los contenidos identitarios del rol, así como en las representaciones y estructuras de sus trayectos de vida según el tipo de sistema educacional en que han terminado sus estudios.

Palabras clave trayectoria de vida, socialización educacional, identidad, rol laboral.

FR

Incidences des trajectoires et des cycles de vie sur la construction de rôles et de l'identité professionnelle

Résumé Cet article passe en revue quelques-uns des aspects liés à l'influence des trajectoires de vie, et en particulier de la socialisation éducationnelle, sur la construction identitaire des rôles professionnels. On fait l'hypothèse que les types d'établissement éducatifs dans lesquels les sujets se sont socialisés, ont un impact sur la construction future de l'identité du rôle professionnel. Cette étude s'appuie sur des données provenant d'une recherche sur la construction de l'identité du rôle des conducteurs du Métro de Santiago du Chili. Des différences dans les contenus identitaires du rôle, ainsi que dans les représentations et structures des trajectoires de vie sont exposées en fonction du type du système éducatif dans lequel les conducteurs ont finalisé leurs études.

Mots-clé trajectoire de vie, socialisation éducationnelle, identité, rôle professionnel.

EN

Impact of trajectories and life cycles in the construction of work role and identity

Abstract This article will review some aspects related to the influence of life paths, especially of educational socialization on work role identity configuration. The postulate is that the final educational systems, in which subjects have been socialized, have an impact in the future construction of professional role identity. Data derived from a research on role identity in Metro drivers of Santiago, Chili is studied. Some differences in role identity contents, representations and structures of life path are shown in relation to the final educational system of the drivers.

Keywords life paths, educational socialization, identity, work role.

Como referenciar este artigo?

Díaz Canepa, C. (2013). Incidencia de los Trayectos y Ciclos de Vida Sobre la Construcción de Rol e Identidad Laboral. *Laboreal*, 9(2), 10-25.

<http://www.laboreal.up.pt/pt/articles/incidencia-das-trajectorias-e-ciclos-de-vida-na-construcao-do-papel-e-identidade-laboral/>

Manuscrito recebido em: agosto/2013

Aceite após peritagem: novembro/2013